

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.
(Koleje Górnośląskie)

29 kwietnia **Nr. 2.** Rok 1936

Treść:

Sprawy ruchome

4.

Zarządzenie Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 26. III. 1936 r. Nr. I/ 4d 51/53/35 w sprawie zamykania torów dla ruchu pociągów podczas robót drogowych.

W uzupełnieniu § 74 Rozdz. B Przepisów Nr. R 1, §§ 32, 33 i 34 Przepisów Nr. D 3, oraz dla osiągnięcia jednolitego i sprawnego postępowania z wnioskami i projektami dotyczącemi zamykania torów dla ruchu spowodu robót drogowych, zarządzam następujący porządek:

I. Charakter zamknięcia toru.

Przy opracowaniu wniosków i zarządzeń dotyczących zamknięcia toru należy rozróżniać cztery zasadnicze wypadki:

1. Zamknięcia torów szlakowych i głównych stacyjnych w przerwach pomiędzy pociągami.

2. Zamknięcie jednego z torów szlaku dwutorowego z wprowadzeniem ruchu jednotorowego bez zmiany rozkładu jazdy pociągów osobowych.

3. Zamknięcie torów szlakowych i głównych stacyjnych, wymagających zmiany rozkładu jazdy pociągów osobowych.

Uwaga: Zmianę rozkładu jazdy pociągów osobowych należy przeprowadzać w następujących wypadkach:

a) o ile pociąg musi być wysłany przed rozkładowym czasem jazdy,

b) o ile opóźnienie będzie wpływało na dalsze połączenia,

c) o ile chociażby i nieznaczne opóźnienie będzie trwało ponad połowę okresu rozkładowego.

4. Stałe zamknięcie szlaku z wprowadzeniem ruchu okrężnego, z przesiadaniem itp.

II. Kto opracowuje wnioski.

Wnioski na zamknięcie torów opracowuje Naczelnik Oddziału Drogowego z takiem wyliczeniem, aby jednocześnie nie były zaangażowane dwa sąsiednie odcinki szlaku.

III. Terminy przedstawiania wniosków.

Naczelnik Oddziału Drogowego opracowane wnioski przesyła do odnośnego Naczel-

nika Oddziału Ruchowo-Handlowego w następujących terminach:

a) ad pkt. 1 i 2 Rozdz. I do dnia 10-go każdego miesiąca na miesiąc następny.

O ile konieczność zamknięcia toru zaistniała po 10-tym, to wniosek należy zgłosić conajmniej na 15 dni przed rozpoczęciem robót.

b) ad pkt. 3 i 4 Rozdz. I conajmniej na 49 dni przed terminem rozpoczęcia robót.

Uwaga: Pożądanem jest, aby roboty po myśli pkt. 3 i 4 Rozdz. I mające trwać dłuższy czas były dostosowane w czasie od okresów rozkładowych a mianowicie:
a) od 15. V. do 31. VIII., b) od 1. IX. do 14. XII., c) od 15. XII. do 14. V., a wnioski wpływały do Wydziału Ruchu odpowiednio:
a) do 15. II., b) do 1. VI., c) do 15. IX.

W wypadkach nagłych terminy nie obowiązują.

IV. Co powinny zawierać wnioski.

Wnioski dotyczące zamknięcia toru powinny zawierać:

1. Dokładne oznaczenie miejsca robót,
2. Rodzaj robót,
3. Pożądana data rozpoczęcia robót,
4. Pożądane godziny zamknięcia toru w ciągu doby,
5. Ścisły względnie przypuszczalny czas trwania robót,
6. Nazwisko i charakter służbowy wykonawcy robót,
7. Jaka stacja winna zamykać tor,
8. Ścisłe dane co do szybkości pociągów przechodzących przez miejsce robót w różnych okresach pracy i po zakończeniu robót.

   Uwaga: Należy zwrócić uwagę na linjach dwutorowych na szybkość pociągów po torze sąsiednim (niezamkniętym) i podać, czy szybkość może być stosowana normalna czy zmniejszona i jaka mianowicie.
9. Na wypadek użycia pilota podać wszystkie niezbędne dane.
10. Dokładne dane o wszelkich zmianach w urządzeniach bezpieczeństwa, o ile będą miały miejsce.
11. Wszelkie inne dane mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

V. Czynności Naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego.

1. Do pkt. 1 Rozdz. I.

Na podstawie wniosków Naczelnika Oddziału Drogowego Naczelnik Oddziału Ruchowo-Handlowego opracowuje zarządzenie wykonawcze, uzgadnia je z Naczelnikiem Oddziału Drogowego i kieruje w formie okólnika do zainteresowanych jednostek z takiem wyliczeniem, aby trafiło do adresatów przynajmniej na 3 dni przed rozpoczęciem robót.

O ile okólnik został wysłany w wyżej określonym terminie względnie nie posiadał ścisłej daty rozpoczęcia robót, Naczelnik Oddziału Ruchowo-Handlowego nadaje telegram na dwa dni przed rozpoczęciem robót, w którym wyznacza względnie podaje ścisły termin rozpoczęcia robót.

2. Do pkt. 2, 3 i 4 Rozdz. I.

We wszystkich pozostałych wypadkach Naczelnik Oddziału Ruchowo - Handlowego opracowuje projekt zarządzenia wykonawczego, uzgadnia go z Naczelnikiem Oddziału Drogowego i wysyła do Wydziału Ruchu, projekty do pkt. 2 Rozdz. I na 14 dni przed terminem rozpoczęcia robót, a projekty do pkt. 3 i 4 Rozdz. I na 42 dni przed terminem rozpoczęcia robót.

3. Po otrzymaniu z Dyrekcji zarządzenia wykonawczego, sprawdza czy wszystkie zainteresowane jednostki otrzymały zarządzenie i nadaje na dwa dni przed terminem rozpoczęcia robót telegram przypominający.

4. Po otrzymaniu od Naczelnika Oddziału Drogowego zawiadomienia o całkowitem ukończeniu robót, nadaje telegram do wszystkich zainteresowanych jednostek odwołujący zarządzenie wykonawcze wobec ukończenia robót.

VI. Czynności Wydziału Ruchu.

1. Do pkt. 1 Rozdz. I.

Zarządzenia wykonawcze Naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego, Naczelnik Służby Ruchu przyjmuje do wiadomości.

2. Do pkt. 2, 3 i 4 Rozdz. I.

Projekty Zarządzeń w Wydziale Ruchu bada Dział Techniczny, uzgadnia z Działami Pasażerskim i Towarowym, oraz z Wydziałami Mechanicznym i Drogowym.

W wypadku przewidzianym w pkt. 2 Rozdz. I, zarządzenie wykonawcze zatwierdza Naczelnik Służby Ruchu i wysyła w formie okólnika do zainteresowanych jednostek z takiem wyliczeniem, aby otrzymały na 7 dni przed terminem rozpoczęcia robót.

W wypadkach pkt. 3 i 4 Rozdz. I, projekt zarządzenia po zatwierdzeniu przez Dyrektora Kolei wysyła się do Ministerstwa Komunikacji.

Po otrzymaniu z Ministerstwa Komunikacji uzgodnionego projektu, Wydział Ruchu wysyła zarządzenie wykonawcze do zainteresowanych jednostek przynajmniej na 14 dni przed terminem rozpoczęcia robót.

VII. Co winno zawierać zarządzenie wykonawcze.

W zarządzeniu wykonawczem należy ująć i ściśle sprecyzować punkty podane w Rozdziale IV, oraz następujące zagadniena:

1. Sposób osłonięcia miejsca pracy sygnałami w czasie pracy, w czasie przerw w pracy i po zakończeniu robót.

2. Sposób zabezpieczenia toru zamkniętego na stacjach końcowych odcinka od wyjazdu na ten tor i osłonięcia go sygnałami.

3. Wyszczególnienie pociągów, których w związku z przeprowadzanemi robotami uruchamiać nie wolno.

4. Przy zmianach w rozkładzie jazdy tymczasowy rozkład jazdy, a przy zastosowaniu ruchu jednotorowego ponadto i wykres biegu pociągów na danym odcinku.

5. Wyczerpujące i ściste wskazówki co do przyjmowania, wyprawiania i prowadzenia pociągów, o ile odbiegają one od normalnych warunków.

Szczególną uwagę należy zwrócić na wypadki wyłączenia względnie zmian w blokadach linjowej i stacyjnej.

6. Do kogo należy kierować pokwitowanie z otrzymania zarządzenia wykonawczego.

7. W zarządzeniu winna być wzmianka o specjalnym czuwaniu organów kontrolnych nad przeprowadzanemi robotami i bezpieczeństwem ruchu z niemi związanem, jak również o podania do wiadomości zainteresowanemu personelowi za pokwitowaniem zarządzenia wykonawczego.

VIII. Postanowienia końcowe.

1. Dyżurny ruchu stacji wymienionej w zarządzeniu wykonawczem może zamknąć tor dopiero wtedy, kiedy tor ten jest wolny od pociągów.

2. Kierownik robót może przystąpić do roboty tylko po uzyskaniu zawiadomienia od dyżurnego ruchu stacji wyznaczonej w zarządzeniu wykonawczem, że tor został zamknięty.

3. Wszelkie rozmowy telefoniczne dotyczące zamknięcia toru, rozpoczęcia pracy, zakończenia pracy i otwarcia toru, jak również dotyczące bezpieczeństwa pracy i ruchu, winne być notowane w książkach rozmów telefonicznych przez obie rozmawiające strony.

4. Samowolne przesunięcia terminów rozpoczęcia i ukończenia pracy są niedopuszczalne. Odpowiedzialność za przestrzeganie terminów ponosi kierownik robót i Naczelnik Oddziału Drogowego.

5. O ile w związku z opóźnieniami pociągów lub koniecznością wysłania pociągu nieprzewidzianego opóźni się termin zamknięcia toru, a co zatem idzie i rozpoczęcia pracy, dyżurny ruchu natychmiast po stwierdzeniu takiej okoliczności, winien zawiadomić kierownika robót o przesunięciu terminu zamknięcia toru, podając nowy termin i Nr. pociągu, po przejściu którego tor zostanie zamknięty.

6. Zawiadowcy jednostek służbowych obowiązani są natychmiast pokwitować odbiór zarządzenia wykonawczego telefonicznie lub telegraficznie do odnośnego Naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego.

7. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

5.

Nr. I/4e 63/23/36.

Wykaz statystyczny wypadków i ważniejszych wydarzeń za czas od 1. I. 1935 r. do 30. VI. 1935 r. w porównaniu z czasokresem od 1. VII. 1935 do 31. XII. 1935 r. oraz przyczyny tych wypadków.

Celem uświadomienia i pouczenia ogółu pracowników kolejowych o ilości wypadków i ich przyczynach, ogłasza się niniejsze zestawienie zgodnie z § 28 Przepisów Nr. R 3.

Wypadki kolejowe

Kategorje wypadków			Rodzaj wypadków	Miesiąc I / VII	II / VIII	III / IX	IV / X	V / XI	VI / XII
I. Wypadki związane z ruchem	A) Zderzenia	3	Zderzenie się, najechanie i starcie się wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów ze sobą lub z taborem	1	—	—	2	—	—
				—	1	—	—	—	1
	B. Wykolejenia	1	Wykolejenie się pociągów na szlaku	—	—	—	—	—	—
				1	1	—	—	2	—
		3	Wykolejenie się wjeżdżającego lub wyjeżdżającego ze stacji pociągu		1	—	—	3	—
				—	2	2	—	—	—
		4	Wykolejenie się składów pociągów, ich części lub taboru podczas manewrowania, jeżeli wywołało ofiary w ludziach lub szkodę ponad 2 000,— zł	—	—	—	—	—	—
				1	—	—	—	—	1
III. Inne wypadki związane z ruchem		6	Najechanie pociągu albo drezyny na drezynę, rower szynowy lub na wózek roboczy kol.	—	—	—	—	—	—
				—	—	—	—	1	—
		7	Najechanie pociągów na upór lub inne przeszkody leżące na torach	—	—	—	—	—	—
				—	—	—	—	1	—
		8	Najechanie pociągu lub taboru na przejazdach na ludzi i pojazdy	—	1	1	—	—	—
				—	1	1	1	1	1
		9	Najechanie pociągu lub taboru poza przejazdami na ludzi	2	2	2	1	—	1
				1	-	—	1	2	—
		12	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli w następstwie były ofiary w ludziach, i t. d.	4	7	7	6	5	9
				4	5	4	8	5	4
IV. Inne wypadki niezwiązane z ruchem			Wypadki z ludźmi niewywołane ruchem taboru, a wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy, w parowozniach itd.	—	—	—	1	—	—
				—	—	—	—	1	1

Przyczyny wypadków

a) związane z ruchem

I— Usterki techniczne w taborze	Miesiąc					
	I	II	III	IV	V	VI
	VII	VIII	IX	X	XI	XII
a/ Usterki konstrukcyjne I a 6	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	1	—
b/ Braki w materjale I b 3 I b 5	—	1	—	—	1	—
	—	—	—	—	—	—
c/ Nienależyte utrzymanie I c 6	—	—	—	—	1	—
	—	—	—	—	—	—

III. Uchybienia administracyjne personelu

d/ Uchybienie lub niedbalstwo pracowników	III d 1	—	—	—	—	—	—
„ „ „ „	III d 1	—	1	1	1	—	1
„ „ „ „	III d 3	—	—	1	—	—	—
		1	1	—	—	—	1
„ „ „ „	III d 5	—	—	—	—	—	—
		—	—	1	—	1	—
„ „ „ „	III d 6	2	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—
e/ Omyłki pracowników	III e 3	—	1	1	1	—	—
		—	—	—	—	—	—
„ „	III e 5	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	1	—

IV. Przyczyny inne.

g) Własna nieostrożność	IV g 1	1	4	4	2	1	3
		2	3	—	1	3	2
„ „	IV g 2	1	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	1
„ „	IV g 3	—	1	—	—	—	—
		-	1	—	—	—	—
„ „	IV g 4	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	1	—
„ „	IV g 5	3	2	3	1	3	2
		2	1	2	3	2	—
„ „	IV g 6	—	2	1	3	1	5
		1	1	1	5	2	1

b) Przyczyny wypadków nie związane z ruchem

VII. Przyczyny inne

g/ Własna nieostrożność poszkodowanych	VII g 3	—	—	—	1	—	—
		—	-	—	—	—	—
„ „ „	VII g 7	—	-	—	—	—	—
		—	—	—	—	1	1
IX. Przyczyny różne nie zaliczone do grup	I - VIII	—	—	—	—	1	—
		1	—	1	1	1	—
X. Przyczyny niewyjaśnione		—	—	—	—	—	—
		—	2	1	—	—	—

Ważniejsze wydarzenia

Kategorje wydarzeń		Rodzaj wydarzeń	Miesiąc I / VII	II / VIII	III / IX	IV / X	V / XI	VI / XII
V) Różne wydarzenia	17	Wjazd pociągu na szlak zamknięty lub zajęty przez inny pociąg albo tabor. Wjazd pociągu na niewłaściwy tor linji dwutorowej oraz wjazd poc. na tor zajęty na stacji - bez następstw. Zbiegnięcie taboru na szlak - bez następstw.	—	—	1	—	—	—
			—	—	—	—	—	—
	18	Przejechanie przez pociąg sygnału stałego ustawionego na „stój" - bez następstw. Przejechanie stacji (przystanku) przez pociąg bez zatrzymania się na niej, jeżeli to zatrzymanie było wyznaczone - bez następstw.	1	—	2	—	1	—
			1	—	—	1	—	1
	19	Zderzenia, najechania lub wykolejenia taboru, które nie pociągnęły za sobą ofiar w ludziach lub strat mienia kolejowego ponad 2 000 zł. i nie zostały zaliczone do kategorji wypadków.	24	18	15	21	24	25
			23	28	31	31	26	25
	20	Rozerwanie się pociągu na szlaku, jeżeli nie spowodowało zderzenia lub wykolejenia, lecz pociągnęło za przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu osobowego ponad $1/2$ godz. a towarowego ponad 2 godz.	1	—	—	—	—	—
			—	—	—	—	—	1
	21	Zepsucie się parowozu pociągowego lub wagonu na szlaku, jeżeli wywołało przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu osobowego ponad $1/2$ godz., a towarowego ponad 2 godz.	1	—	—	—	—	—
			—	—	1	2	—	—
	23	Zabójstwa na terytorjum kolejowem. Zamachy zbrodnicze na pociągi, mosty, budowle i urządzenia kolejowe, jeżeli nie wywołały wypadku.	1	—	—	1	—	—
			1	—	—	—	—	—
VI	26	Samobójstwa na terytorjum kolejowem (w pociągach, na stacjach, na torach i t. p.). Nagła śmierć w pociągu lub w pomieszczeniach służbowych.	1	3	6	3	6	4
			2	1	1	2	3	5

Przy porównaniu powyższego zestawienia wypadków i ważniejszych wydarzeń za czas od 1. I. — 30. VI. 1935 r. z czasokresem od 1. VII. — 31. XII. 1935 r. zauważono, że gdy ilość pewnych rodzajów wypadków zmniejszyła się, inne rodzaje wypadków jak zderzenia i starcia się wjeżdżających i wyjeżdżających pociągów za sobą lub z taborem manewrowym, wykolejenia pociągów na szlaku, wykolejenia na stacjach wjeżdżających i wyjeżdżających pociągów, składów, części pociągu i taboru ze szkodą ponad 2000 zł nastąpiły w większej ilości. Wypadki te zostały spowodowane przekroczeniem przez winnych pracowników zasadniczych postanowień przepisów ruchu i sygnalizacji, a to przeważnie z następujących powodów:

1. Dyżurni ruchu lekkomyślnie i niedbale wykonywali obowiązki służbowe przy przyjmowaniu pociągów do stacji, tj. nie sprawdzali przed przyjęciem pociągu, czy tor przyjęcia jest wolny na całej przestrzeni i nie troszczyli się o zwolnienie toru przed wjazdem pociągu.

2. Nie wstrzymywali na czas przyjęcia pociągów pracy manewrowej na torach łączących się z torami przyjęcia, wskutek czego tabor stał w ukresach, jak również pozostawiając luźne wagony w ukresach torów, przyjmowali w tych warunkach pociągi na tory sąsiednie, co powodowało boczne zderzenie się pociągów z taborem manewrowym.

3. Przedwcześnie zamykali uzależnione od zwrotnic semafory wjazdowe i wskutek tego dawali przedwcześnie zwrotniczym, możność ustawiania zwrotnic w położenie normalne tj. przełożenia ich pod pociągami, co było powodem wykolejeń przyjmowanych pociągów.

4. Zwrotniczowie nie ustawiali zwrotnic w położenie normalne po przybyciu pociągu i ustawiali zwrotnice na tory zajęte wskutek niesprawdzenia, czy tor przyjęcia w ich rejonie jest wolny, nie troszczyli się o zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem, zezwalali samowolnie i bez wiedzy dyżurnych ruchu na zastawienie torów wjazdowych.

Również zwiększyły się wypadki najechania pociągów na przejazdach na ludzi i pojazdy spowodu zaniedbań obowiązków służbowych przez zaporowych, którzy nie oczekiwali na swych posterunkach pociągów i oddalali się, nie zamykając poprzednio zapor wzgl. spali w porze nocnej, powodując równocześnie okaleczenie i zabicie osób postronnych.

Taksamo ilość okaleczeń pracowników kolejowych w poszczególnych miesiącach jest bardzo duża. Stwierdzono, że powodem tak znacznej ilości tych wypadków, którym ulegają pracownicy kolejowi, jest ich własna wina, ponieważ nie przestrzegają oni obowiązujących w tej mierze „Przepisów bezpieczeństwa".

Z kategorji wydarzeń za wielką jest jeszcze ilość przejechań przez pociągi semaforów ustawionych na „stój", spowodowanych nieuważną jazdą maszynistów, a to przez przekroczenie dopuszczalnej szybkości biegu pociągów, nieobserwowanie i niedostrzeżenie na czas semaforów i związane z tem za późne dawanie sygnałów do zatrzymania pociągów, jak również niedostatecznem hamowaniem wagonów, obsługiwanych przez hamulcowych, co świadczy o karygodnem zaniedbaniu obowiązków przez drużyny pociągowe.

Również zwiększyła się ilość wykolejeń i starć przetaczanego taboru, spowodowana przestawieniem zwrotnic pod taborem, niedociągnięciem iglic zwrotnicowych do opornic i złem ustawieniem wykolejnic, a ponadto z innych przyczyn jak:

a) wskutek nieprawidłowego rozmieszczania manewrowych, co przy przesuwaniu większych składów utrudniało maszynistom obserwację podawanych sygnałów,
b) niedokładnego informowania maszynistów przez ustawiaczy o pracy manewrowej, jaka ma być wykonana,
c) nastawianie zwrotnic na tory zajęte,
d) wjazd z taborem w rejon pracy innego parowozu manewrowego bez uprzedniego porozumienia się z ustawiaczem dotyczącego okręgu,
e) wskutek niesprawdzenia położenia zwrotnic przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru,
f) pozostawienia wagonów poza ukresem torów,
g) niezabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem,
h) powierzenia kierownictwa manewrów niepowołanym i niedoświadczonym przetokowym.

Wszystkie te zaniedbania powstały jedynie wskutek braku obowiązkowości u dotyczących pracowników oraz braku należytego pouczenia i braku nadzoru ze strony bezpośrednich przełożonych. Powtarzające się wypadki powodują nie tylko poważne straty materjalne, lecz również podrywają zaufanie społeczeństwa do P. K. P.

Dla uniknięcia w przyszłości powyżej podanych wykroczeń dołożą organa nadzorcze i kontrolne starań, by zainteresowani pracownicy w służbie ruchu, przestrzegali ściśle obowiązujących przepisów.

—:-:—

Sprawy zasobowe.

6.

Nr. V/3 c-21/11-36

W sprawie odstawiania zużytych plomb ołowianych.

W myśl postanowień § 33 pkt. 7 przepisów H 2, plomby zdjęte z wagonów należy przechowywać, a po upływie 6-ciu miesięcy

odsyłać do Gł. Magazynu Zasobów w Katowicach. Wysłane stare plomby należy zaliczać temuż magazynowi, jako ołów z działu XVI Nr. 138, po cenie 20 groszy za 1 kg. Odstawianie plomb winno się odbywać do magazynu przez stacje I. kl. co miesiąc, zaś przez stacje II — IV klasy co kwartał.

Powyższe zarządzenie dotyczy również pozostałych jednostek służbowych, odnośnie plomb zdjętych z innych urządzeń, jak zabezpieczenia ruchu pociągów, worków korespondencyjnych i t. p., o ile obowiązujące przepisy nie przewidują innego czasokresu przechowywania ich w jednostce służbowej.

Plomby wysyłać należy do magazynu w skrzynkach drewnianych dobrze zamkniętych,, albo w inny dobrze zabezpieczony sposób.

Usuwanie sznurków z plomb nie jest wymagane.

7.

V/3 e 14/2/36.

W sprawie utrzymania i wymiany inwentarza.

Punkt 5 a) zarządzenia z dnia 11. V. 26. r. Nr. IX/319597/26 ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń DOKP Nr. 24 z dnia 19. VI. 1926 roku pod pozycją 216 otrzymuje brzmienie następujące:

Pilniki wymagające nacinania należy przesyłać nie do warsztatu pomocniczego, lecz do Gł. Magazynu Zasobów, Oddział materjałów ruchu, Katowice, ul. Kozielska, w terminach: 1 stycznia, 1 kwietnia, 1 lipca i 1 października każdego roku.

W dowodach przesyłkowych należy dokładnie wyszczególnić rodzaj i wymiar przesłanych do naprawy pilników.

Gł. Magazyn Zasobów winien zwracać miejscom służbowym taką samą ilość pilników w poszczególnych gatunkach, jaką dane miejsce służbowe nadesłało do regeneracji, z uwzględnieniem jednak ewentualnie koniecznej kasacji sztuk, nienadających się do dalszej regeneracji.

—:-:—

Ruch służbowy

Kary dyscyplinarne

Prawomocnem orzeczeniem dyscyplinarnem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy Ministrze Komunikacji:

1) z dnia 9 marca 1936 r. Nr. Ds. 337/35, został Piotrowski Antoni, technik z Oddziału Drogowego w Katowicach ukarany karą dyscyplinarną wydalenia ze służby za występek służbowy z §§ 19, 28 i 41 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (świadome działanie na szkodę P. K. P., zmierzające do przysporzenia sobie korzyści materjalnych).

2) z dnia 4 marca 1936 r. Nr. Ds. 67/35 i Ds. 107/35, został Jacenty Gomoła, przetokówy ze stacji Nowy Bytom Towarowy, ukarany karą dyscyplinarną wydalenia ze służby, za występek służbowy z §§ 19, 33 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (uchylanie się od służby, opilstwo w służbie i kradzież na szkodę P. K. P.).

3) z dnia 4 lutego 1936 r. Nr. Ds. 4/36, został Józef Wawrzyniak, st. stacyjny ze stacji Hajduki ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną grupę z jednoczesnem przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia, za występek służbowy z §§ 19, 33, 35 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (opilstwo w służbie i uchylanie się od służby).

4) z dnia 19 marca 1936 r. Nr. Ds. 3/36, został Skrzydło Paweł, st. zwrotniczy ze stacji Katowice-Ligota, ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną grupę, za występek służbowy z §§ 19 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (spowodowanie zderzenia się pociągów).

5) z dnia 19 marca 1936 r. Nr. Ds. 3/36, został Niemiński Jan, asesor ze stacji Katowice-Ligota, ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną grupę, za wy- występek służbowy z §§ 19 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (spowodowanie zderzenia się pociągów.

6) z dnia 17 marca 1936 r. Nr. Ds. 2/36, został Zagórnik Franciszek, maszynista II kl. z parowozowni w Katowicach, ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną grupę, za występek służbowy z §§ 19 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (opilstwo, wyprawianie awantur, wykonywanie służby w stanie nietrzeźwym, oraz nieprzestrzeganie administracyjnych zarządzeń władz kolejowych).

7) z dnia 16 marca 1936 r. Nr. Ds. 31/35 został Roman Paluszkiewicz, stały rzemieślnik z parowozowni w Chebziu, ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną kategorję płacy z jednoczesnem przeniesie-

niem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia, za występek służbowy z §§ 7, 19 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (złożenie niezgodnego z prawdą oświadczenia o niekaralności).

8) z dnia 17 stycznia 1936 r. Nr. Ds. 244/35, został Kampczyk Jan, magazynowy ze stacji osobowej Katowice, ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną grupę za występek służbowy z §§ 19 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (nadużycia kasowe).

Prawomocnem orzeczeniem dyscyplinarnem Komisji Dyscyplinarnej przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach:

1) z dnia 24 lutego 1936 r. Nr. Ds. 7/36 został Smolarczyk Hubert, stały prac. w Eksp. Tow. Nowy Bytom, ukarany karą dyscyplinarną obniżenia uposażenia o jedną kat. płacy, za występek służbowy z §§ 19, 35 i 55 pragmatyki służbowej z dn. 1. I. 1934 r. (stawienie się do służby w stanie nietrzeźwym, awanturowanie się i znieważenie zwierzchnika).

2) z dnia 1. lutego 1936 r. Nr. Ds. 58/35, został Palka Paweł, stały kancelista ze stacji Mysłowice, ukarany karą dyscyplinarną wydalenia ze służby, za występek służbowy z §§ 19 i 55 pragmatyki służbowej z dnia 1. I. 1934 r. (nadużycia służbowe i zabójstwo).

—:-:—

Zmarli

1. Dr. Brzozowski Franc., kontr. lek. specj. Wydz. VI, 21. II. 1936 r.
2. Mnich Alojzy, drożnik DZ Kce-Ligota 25. II. 1936 r.
3. Kupczak Jan, masz. instr. MO Katowice, 28. II. 1936 r.
4. Tomecki Alojzy, asystent Rs Żory, 25 II. 1936 r.
5. Mikołajec Karol, pom. masz. II. kl. MD Chebzie, 5. III. 1936 r.
6. Schlauer Rudolf, stały prac. Mag. Zas. Mysłowice, 4. III. 1936 r.
7. Szlisówna Getr., stała prac. Biuro Pers., 18. I. 1936 r.
8. Dytko Emil, stały prac. Warszt. Wag. Piotrowice, 5. II. 1936 r.
9. Nowak Stanisław, stały prac. Rs. Tarn. Góry, 9. II. 1936 r.
10. Jurczyk Karol, stały prac. Rs Bielszowice, 19. II. 1936 r.
11. Ledwig Karol, zwrotn. I kl. DZ Miasteczko, 7. III. 1936 r.
12. Szkołda Ignacy, kier. poc . I. kl. KS. osob. Kce, 23. III. 1936 r.
13. Magdziorz Wilhelm, pom. masz. II. kl. MD Katowice, 2. III. 1936 r.
14. Mikołajczyk Józef, stł. malarz, Warszt. Wag. Piotrowice, 17. III. 1936 r.
15. Czardybon Teofil, st. pomocn. Warsztat. Wag. Piotrowice, 28. III. 1936 r.
16. Paszenda Augustyn, st. prac. Eksp. Tow. Kce, 19. III. 1936 r.

Pochwały i nagrody

1) Dyrektor Kolei Państwowych udzielił pochwały, oraz przyznał nagrody pieniężne w wysokości po 10,— zł kier. poc. I. kl. Klinikowi Józefowi, kier. poc. Gellnerowi Józefowi, kond. bagażowemu Stolarczykowi Wilhelmowi, kond. rew. Jarzynie Janowi, wszystkim ze stancji osob. Katowice, oraz strażnikowi ochr. kolei Dziewięckiemu Stanisławowi, ze stacji Chorzów-Miasto, za sumienne wykonywanie obowiązków służbowych, przez niedopuszczenie do kradzieży mienia powierzonego kolei do przewozu.

2) Dyrektor Kolei Państwowych udzielił strażnikowi ochrony kolei Oparze Józefowi ze stacji Radzionków pochwały, oraz przyznał nagrodę pieniężną w kwocie 25 zł, za sumienne i gorliwe wypełnianie swych obowiązków w służbie ochrony kolei.

3) Dyrektor Kolei Państwowych wyraził kond. II kl. Wagstylowi Ludwikowi, oraz stałemu hamulcowemu Bieli Janowi ze stacji osobowej Katowice, uznanie i podziękowanie za gorliwą współpracę ze Strażą Graniczną w dziedzinie zwalczania przemytnictwa, przyznając im równocześnie nagrody pieniężne w wysokości po 15,— złotych.

4) Dyrektor Kolei Państwowych udzielił pochwały starszemu strażnikowi ochrony kolei Musiałowi Augustynowi ze stacji rozrządowej Katowice, oraz przyznał nagrodę

pieniężną w wysokości 10,— złotych strażnikowi ochrony kolei Michalskiemu Pawłowi ze stacji Katowice-Bogucice, za sumienne wykonywanie obowiązków służbowych przez niedopuszczenie do kradzieży mienia kolejowego, oraz odzyskanie 29 płyt cynkowych, skradzionych w dniu 7. IV. 1936 r. z wagonu kolejowego na stacji Kce-Bogucice.

—:x:—

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.
„Drukarnia Narodowa" Sp. z o. o., Chorzów I, ul. Krzywa 14, Telefon 406-62.
WARUNKI PREMUNERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Dyrekcja Okr. Kolei Państw. Biuro Personalne, biuro Nr. 201, telefon wewn. D. O. K. P. 390. Prenumerata wynosi rocznie 6,— zł, kwartalnie 1,50 zł. Cena pojedyńczego numeru 40 gr.
CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 strona 240,— zł, ½ strony 130,— zł, ¼ strony 70,— zł, 1/8 str. 40,— zł.

Kasa zasiłków pośmiert. dla urzędników i robotników
Okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach

Zgodnie z § 10 statutu Kasy zwołuje się **na niedzielę, dnia 21 czerwca 1936 r na godz. 11-tą do sali „Wypoczynek“ w Katowicach,** przy ul. św. Jana

Walne zebranie

Delegatów Kasy zasiłków pośmiertnych O. D. K. P. Katowice

z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie
2. Przeczytanie protokółu z ostatniego Nadz. Walnego Zebrania
3. Sprawozdanie z działalności Zarządu za rok 1936.
4. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej
5. Dyskusja nad sprawozdaniem i udzielenie Zarządowi absolutorjum
6. Sprawa pożyczek hipotecznych
7. Wybór 2 ławników do Głównej Komisji Wyborczej
8. Uchwalenie preliminarza na rok 1937.
9. Ustąpienie delegatów po myśli § 10-go statutu
10. Wnioski i wolne głosy
11. Zakończenie

Katowice, dnia 29 kwietnia 1936 r.

Zarząd

(—) Pająk
sekretarz

(—) Niczpan
skarbnik

(—) Zimon
prezes

Kolejowa Kasa Oszczędności i Pożyczek

Spółdzielnia z ogr. odp. w Katowicach

Walne zebranie

członków spółdzielni odbędzie się **we wtorek dnia 19 maja 1936 r.** o godz. 15. min. 15 w sali konferencyjnej. D. O. K. P.

Porządek obrad

1. Zagajenie Zgromadzenia
2. Odczytanie protokółu z ostatniego zebrania
3. Sprawozdanie Zarządu z działalności Kasy za rok 1935
4. Sprawozdania Komisji Rewizyjnej
5. Dyskusja nad sprawozdaniem
6. Zatwierdzenie bilansu
7. Podział zysków
8. Wolne głosy i wnioski
9. Zakończenie

Katowice, dnia 1 maja 1936 r.

Zarząd
Kolejowej Kasy Oszczędności i Pożyczek

(—) Matlok — prezes

(—) Lazar (—) Szyja (—) Wyrwoł
członkowie Zarządu

Kolejowa Kasa Oszczędności i Pożyczek

Spółdz. z o. o. w Katowicach.

Bilans zamknięcia za rok 1935.

Stan czynny:		Stan bierny:	
Kasa	zł 825,14	Oszczędności	zł 247 496,92
Banki	„ 558,	Udziały	„ 139.730 —
Pożyczki	„ 356 964,50	Dywidenda niepodjęta	„ 3.429,90
Papiery wartościowe	„ 6.415,—	Fundusz rezerwowy	„ 32.537,81
Ruchomości	„ 2.213,77	Rezerwa specjalna	„ 2.000—
Hipoteka	„ 60.000,—	Odsetki od hipoteki	„ 16 600,—
Dłużnicy wątpliwi	„ 16.600,—	Różne	„ 600,—
P. K. O.	„ 83,—	Sumy przechodnie	„ 408,05
Koszty procesowe	„ 991,07	Czysty zysk	„ 2 814,10
Konto Bartla	„ 966,30		
	zł 445616,78		zł 445.616,78

Rachunek strat i zysków:

Straty:		Zyzki:	
Koszty administracyjne	zł 10.760,63	Odsetki pobrane od udzielonych członkom pożyczek	zł 14,485,55
Na papierach wartościowych	„ 664,84		
Amortyzacja ruchomości	„ 245,98		
Czysty zysk	„ 2.814.10		
	zł 14.485,55		zł 14,485,55

Zarząd:

(—) J. Matlok, prezes: (—) J. Szyja, kasjer: (—) J. Lazar (—) R. Wyrwał, członkowie

Rada Nadzorcza:

(—) F. Janota (—) A. Gruszka (—) T. Płaczek (—) J Michalski (—) F. Krzoska (—) W. Pierowski

Komisja Rewizyjna:

(—) Wąsik Ed., przewodniczący: (—) Janotta J. (—) Olszewski St., członkowie: